//04//

FOTO: TAKURO NAGAMI

MOTOCROSS
2012
FOTO E STORIE
Stefano Taglioni
Enzo Tempestini

MEL POCOCK #119
2012 EUROPEAN MX250 CHAMPION
NEW 2013 | MX
23
MICRON
COLLECTION

UFO PLAST
2013
WARRIOR HELMETS
MULTI-AXIAL FIBER STRUCTURE
WARRIOR
MADE IN ITALY
SPARK
COSMIC
DYNAMIC
RIGOROSAMENTE
100% MADE IN ITALY
www.ufoplast.com

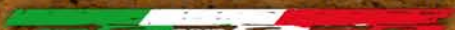



Foto **Enzo Tempestini**

XL
moto
cross
web magazine

INDEX

Magic **Moment**

E' ripartita la stagione supercross 2013 e come sempre è stato l'Angel Stadium di Anaheim ad ospitare il round inaugurale dell'intensa stagione indoor. Code interminabili per uno spettacolo inimitabile. Questo è il primo "magic moment" del supercross made in USA: L'ingresso.

FOTO: TAKURO NAGAMI

Magic Moment

Luci e fiamme sul supercross USA. La coreografia iniziale della prova di apertura è sempre uno spettacolo da non perdere.

FOTO: TAKURO NAGAMI

XL

Magic **Moment**

Altrettanto coreografiche, come le luci della presentazione iniziale, le ragazze che nel paddock sono chiamate a rappresentare sponsor di ogni genere. Una buona bibita energetica prima delle gare, di certo non si rifiuta se a promuoverla ci sono certe bellezze.

FOTO: TAKURO NAGAMI

XL

Magic **Moment**

51 rosso sulla ruota di Phoenix. Justin Barcia ha azzeccato il “numero” alla partenza arrivando alla sua prima vittoria nella classe SX. Segnali per il futuro del supercross americano, stanno gia arrivando.

FOTO: TAKURO NAGAMI

Magic **Moment**

Il vero “magic moment” che ogni pilota sogna: la vittoria e quel momento indescrivibile del taglio del traguardo, la bandiera a scacchi che sventola, i fuochi che si accendono al passaggio di Justin Barcia infiammano i 38.000 di Phoenix ma soprattutto il giovane “yankee” che si è aggiudicato una vittoria tanto insperata quanto meritata.

FOTO: TAKURO NAGAMI

Magic Moment

Novità tecnica per KTM che si è presentata al via del Supercross con un inedito ammortizzatore posteriore privo di elemento elastico e con funzionamento completamente pneumatico. Una novità che sconvolgerà anche la sospensione posteriore?

FOTO: TAKURO NAGAMI

Magic **Moment**

La KTM di Dungey al via della finale di Phoenix. Il ritorno dell'ammortizzatore tradizionale, con la classica e robusta molla. Ritorno al passato e "bocciatura" della novità a "aria" oppure semplicemente esigenze di adattamento al tracciato? Staremo a vedere nelle prossime "puntate".

FOTO: TAKURO NAGAMI

XL

Magic **Moment**

Il “Chase Field” di Phoenix al risveglio della domenica mattina dopo una nottata di Supercross. Si spengono le luci e tutto ritorna alla normalità di uno dei tantissimi stadi da baseball americani. Dentro queste strutture, preferiamo alla grande sentire il rumore dei 4t.

FOTO: TAKURO NAGAMI

XL

LEATT
DUAL AXIS
IMPACT TESTED
www.
Motec racing.it
0428 40720
motecracing.it

DUALAXIS
IMPACT TESTED
IMPACT TESTED
DUALAXIS
LEATT
DUALAXIS
KNEEGUARDS
LEATT®

RIVENDITORE UFF
PER L'ITALIA

Calze e intimo tecnico di nuova generazione

Dai test effettuati in laboratorio - in collaborazionecon il Centro Sviluppo Allenamento di Como - su un gruppo di atleti che indossano intimo e calze con filato al carbonio, sono emersi i seguenti risultati di grande interesse..temperatura: la variazione della temperatura corporea misurata sugli atleti è risultata tre volte inferiore rispetto a quella misurata con le magliette in 100% poliestere. L'eccezionale traspirazione del tessuto permette una più veloce evaporazione dell'umidità.
.respirazione: durante l'allenamento, i paramentri respiratori sono risultati favorevolmente modificati. Si è ottenuto infatti un abbassamento della necessità di ossigeno di tre litri/minuto.
.Frequenza Cardiaca: la frequenza cardiaca risulta essere di ben 4 battiti al minuto più bassa rispetto a soggetti che indossano capi in 100% poliestere: in una corsa di 4 ore si ottengono circa 1000 battiti in meno.
.acido lattico: durante l'attività fisica la concentrazione di acido lattico nel sangue capillare risulta circa il 12% in meno.

TECHNICAL SPORTSWEAR

Ogni disciplina sportiva ha delle esigenze differenti: per questo XTECH propone dei modelli specifici, in modo da garantire la soluzione ottimale per qualsiasi attività. Nuovi sistemi di produzione con tecnologia seamless 3D e materiali altamente performanti danno vita a dei prodotti veramente innovativi.

Studio OLNA Srl - Cell. +39 334 2447974 - +39 334 3018051

LE STELLE STANNO A GUARDARE

Al via del supercross USA, i big lasciano a desiderare. Nuove leve avanzano.

Testo **C. Cabrini**
Foto. **T. Nagami**

Davi Millsaps

Come da tradizione è partito dall'Angel Stadium di Anaheim il Supercross 2013. Tutti aspettavano di vedere la grande sfida tra il campione in carica Ryan Villopoto contro i suoi grandi avversari delle ultime stagioni, gli ex-campioni James Stewart, Ryan Dungey e Chad Reed, ma dopo due gare (nel frattempo si è corsa anche la seconda prova di Phoenix) a salire sul gradino più alto del podio sono stati, a sorpresa, Davi Millsaps e Justin Barcia. Il Californiano della Suzuki ha stupito tutti nella gara di apertura prendendo il comando subito dopo il via e difendendolo dagli attacchi di Trey Canard fino alla band iera a scacchi, riagguantando una vittoria che gli mancava dal 2010. Millsaps, alla quarta partecipazione nella Supercross Class, ha mantenuto la Tabella Rossa di leader terminando terzo a Phoenix. La gara in Arizona è stata vinta dal debuttante Justin Barcia. Il campione Lites East-Coast delle ultime due stagioni ha messo in mostra una guida veloce e molto attenta a non commettere errori ed ha ottenuto la sua prima vittoria regolando Villopoto e lo stesso Millsaps. Inizio di stagione da dimenticare per Villopoto che ad Anaheim ha commesso troppi errori. Partito nelle retrovie, si è fatto prendere dalla foga di rimontare ma è finito

Trey Canard

a terra per ben tre volte terminando la serata con un deludente sedicesimo posto finale. A Phoenix un altro errore in partenza l'ha costretto a una gara in rimonta che ha chiuso, anche se a debita distanza, alle spalle del vincitore. Nettamente al di sotto delle aspettative anche i risultati dei protagonisti più attesi con Chad Reed due volte quarto, Dungey terzo e ottavo e James Stewart ottavo e settimo nelle due gare. L'afroamericano ha dovuto fare i conti con una brutta botta al ginocchio rimediata ad Anaheim che ne ha limitato le prestazioni.

Doppia affermazione per Eli Tomac nella Lites. L’ufficiale Honda-Geico ha letteralmente dominato le due finali infliggendo pesanti distacchi agli avversari capitanati da Ken Roczen. Il tedesco, due volte secondo in questo primo scorcio di campionato, è parso sempre più a suo agio nelle gare indoor ma non abbastanza veloce da lottare per la vittoria con Tomac. Cole Seely e Martin Davalos hanno completato il podio di Anaheim e Phoenix. Senza sosta il Supercross che Sabato sera sarà di nuovo in pista ad Anaheim per il terzo appuntamento Stagionale.

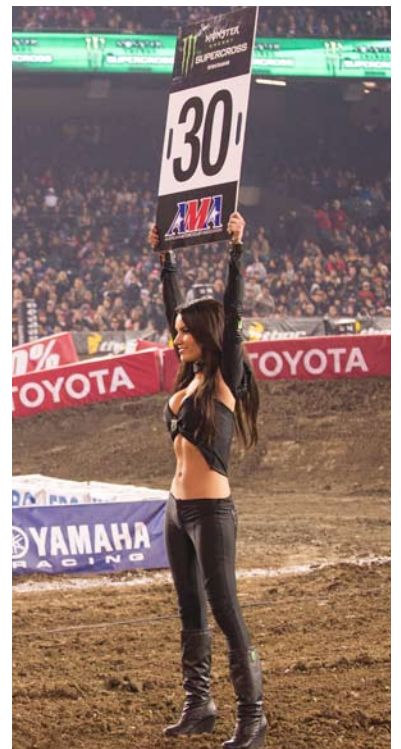
Justin Barcia

James Stewart

Ryan Villopoto

Ryan Dungey

Ken Roczen

Eli Tomac

Il podio di Anaheim della lites. Da sinistra Roczen (2), Tomac (1) Nelson (3)

Il podio di Anaheim della SX. Da sinistra Dungey (2), Millsaps (1) e Canard (3)

SHIFT
mophie
22
PARTS
UNLIMITED
OUTRIDE
DISCOUNT TIRE
RENTHAL

Chad Reed

98KUPD
Save money and energy at aps.com.
aps
DELTA DENTAL
ARIZONASPORTS
ARIZONA
AMSOIL
DUNLOP
EBC
MOTO:DEFINED
Eli Tomac

MOTOCROSS
2012
FOTO E STORIE
Stefano Taglioni
Enzo Tempestini

THESIZES

Eli Tomac

Il pubblico italiano lo aveva ammirato a Genova dove, per un banale errore mentre guidava la gara, lasciò la vittoria al più esperto Bryton. Eli va fortissimo e, nelle competizioni che contano, non sbaglia un colpo e infila due vittorie che lasciano letteralmente annichiliti i suoi avversari. Nessuno sembra in grado di frenare la sua cavalcata.

Ken Roczen

Il tedesco, al secondo anno negli USA, ha tutte le carte in regola per fare bene e va veramente forte. I sogni di gloria di “Kenny” però “cozzano” contro un imbattibile, almeno per ora, Eli Tomac. Roczen è costretto a giocare in difesa ma, se non commette errori, potrebbe sfruttare a suo favore eventuali passi falsi di Tomac.

Michael Leib

In predicato di affiancare Lupino sulle Kawasaki-Monster nel mondiale MX2, Leib ha preferito rimanere in USA e mettersi al via della Lites costa est in sella a una Honda privata gestita dal team di famiglia. Si qualifica in entrambe le occasioni per la finale e ottiene un buon undicesimo posto ad Anaheim.

Team Pro Circuit

Con Blake Bagget solo quattordicesimo ad Anaheim, costretto anche a saltare Phoenix per un infortunio alla mano rimediato in allenamento, e Rattray ancora troppo lontano dai primi è davvero strano non vedere nelle prime posizioni le Kawasaki del Team Pro Circuit da anni protagonista della Lites.

Tyla Rattray

L'ex-campione del Mondo della Mx2 affronta l'ennesima stagione Supercross tra le fila del plurititolato Team Pro Circuit di Mitch Payton, ma non sembra ancora avere trovato il giusto feeling con la combattuta serie indoor. Al quarto anno di partecipazione è lecito aspettarsi qualcosa di più da lui.

THESIZES

Justin Barcia

La vittoria di Phoenix, alla sua seconda partecipazione nella difficilissima classe Supercross, lancia il ventenne "Rookie" tra i pretendenti al titolo finale. La stagione è ancora molto lunga ma, una ventina di anni fa, un certo Jeremy MCGrath centrò la sua prima affermazione solo alla terza prova. E pure lui arrivava da due titoli consecutivi nella classe minore.

David Millsaps

Nessuno prima di Anaheim avrebbe scommesso sulla vittoria di Millsaps, ma il pilota Suzuki ha stupito tutti, forse anche se stesso. Dopo quattro stagioni di Supercross costellate da buone gare e da tanti infortuni gravi, il 2013 potrebbe essere l'anno buono per dimostrare all'ambiente di non essere solo un semplice comprimario.

Trey Canard

Terzo in campionato dopo due prove, l'ufficiale Honda ha lottato per tutto il "main event" di Anaheim per strappare la vittoria a Millsaps e ha chiuso con un buon quinto posto la gara di Phoenix. Completamente recuperato dal grave infortunio che l'ha lasciato al palo per quasi tutto il 2012 è pronto a lottare per il titolo.

Ryan Villopoto

Il campione in carica era molto atteso al debutto di Anaheim ma errori e cadute lo hanno tenuto lontano dalle prime posizioni. Si è rifatto a Phoenix dove, dopo l'ennesimo errore, ha rimontato fino al secondo posto. Nel Supercross la concentrazione è basilare, soprattutto perché, quando si cade, non sempre se ne esce illesi.

Ryan Dungey

Al terzo posto di Anaheim ha fatto seguire un deludente ottavo ottenuto a Phoenix. Il campione 2010 nella scorsa stagione ha vinto solamente una gara e il suo avvio in quella attuale sembra dare credito ai suoi detrattori che lo vogliono vincente solo quando i suoi avversari migliori hanno problemi o sono fermi per infortunio.

James Stewart

Inizia col piede sbagliato il 2013 del pilota della Florida. La botta al ginocchio rimediata in prova ad Anaheim conferma la sua propensione a infortunarsi e, in un campionato che non prevede soste per le prossime dodici settimane, diventa molto difficile recuperare. La stagione è ancora molto lunga, ma intanto i primi allungano.

ALEX **LUPINO** È **XL**

Inizia la collaborazione con Alex Lupino che si terrà in contatto con in propri fan attraverso le pagine della nostra rivista

Di **Alessandro Lupino**
Foto **Enzo Tempestini**

Ciao amici e tifosi!
Da questo numero di XL motocross, grazie alla collaborazione che è appena iniziata con la redazione di questa nuova rivista on line, questa spazio mi permetterà di rimanere in contatto con voi anche fuori dalle piste e aggiornarvi periodicamente su tutto quello che faccio! Siamo all'inizio della nuova stagione che aspettavo con ansia da molti mesi. Finalmente dal 1 gennaio sono ufficialmente un pilota Kawasaki,che bello! Pensare che è stata la prima moto con cui ho vinto un titolo, l'italiano junior minicross nel 2003, speriamo mi porti ancora fortuna!! Quest'anno ho iniziato la preparazione un po' in ritardo per due infortuni entrambi subiti al Nazioni: quello al pollice destro che mi sono procurato il venerdì durante la gara dei go kart e quello alla spalla, capitato in seguito alla caduta in gara uno. Ora, vi racconto un po' come ho iniziato la mia preparazione. Innanzitutto sono stato fermo 2 mesi per recuperare le botte facendo quotidianamente terapie per spalla e dito poi, a Fine novembre ho iniziato con tanta piscina e un po' di palestra che ho continuato per più di un mese. In seguito, con il mio preparatore abbiamo fatto un test per vedere a che punto era il mio grado di preparazione fisica e mettere giù un pro-

gramma di lavoro e dal momento che non potevo salite in moto prima del 1 gennaio, data in cui e' scaduto il mio contratto con la vecchia squadra, ho iniziato ad allenare il mio fisico alla resistenza con corsa a piedi , bici ,palestra e piscina. Ho fatto soltanto due giorni di vacanza con la mia fidanzata e la sua famiglia in montagna a Champoluc, in un rifugio a 2000mt d'altezza, dove puoi arrivare solamente in motoslitta, davvero rilassante! L'ultimo dell'anno sono stato tranquillo in compagnia dei miei cugini ed alcuni amici pronto per iniziare il primo gennaio con la mia nuova moto!! Ero ansioso di salire in sella alla mia Kawasaki, come un bambino che desidera una cosa da tempo, e' stato un sogno nel cassetto che si è avverato! Dal primo giorno la moto mi è subito piaciuta moltissimo, mi diverto molto in sella e credo che sia una delle cose più importanti!! Dopo pochi giorni che ho iniziato sono andato in Sardegna, ma purtroppo non mi ha portato troppa fortuna e infatti sono caduto

durante un allenamento, in un pezzo veloce e ho preso una forte botta alla spalla. Fortunatamente in quel momento, in pista, era presente il dott. Gobbi che mi ha subito prestato le prime cure. Adesso sono in Francia, presso la sede del team per effettuare tutti i controlli e decidere quando potro' risalire in moto. Sicuramente dovrò fare qualche giorno di stop forzato. Ho tantissima voglia di risalire in moto, anche se sono consapevole che quest'anno il campionato e' ancora più lungo degli anni scorsi e perciò devo stare tranquillo e aspettare il giorno che potrò risalire sulla mia piccola, grande Kawa. Ho un altra novità, anno nuovo, moto nuova e numero di gara nuovo...anche se lasciare il #77 mi è un po' dispiaciuto!
Ci sentiamo il prossimo mese!!
Un saluto a tutti

Alessandro Lupino #300

CLAUDIO **DE CARLI**

Il manager capitolino si appresta a vivere l'ennesima stagione da protagonista con il suo team ed i suoi piloti

Testo e Foto **E. Tempestini**

XL: La stagione 2012, praticamente impeccabile.

CdC: E'stata una stagione da record e mi ritorna in mente quella del 2007 anche se questa appena passata è stata veramente la migliore che abbiamo vissuto fino ad ora. Abbiamo veramente lavorato bene tutti quanti.

XL: Tony Cairoli che dava e ha dato ottime garanzie di risultato ma c'è stata anche la "scommessa" De Dycker che ha contribuito notevolmente al successo globale ottenuto.

CdC: Ken è arrivato in squadra a pochi giorni dall'inizio delle gare e siamo riusciti ad ottimizzare una moto per lui in pochissimo tempo. Era praticamente un incognita per tutti e per tutto. Potevamo anche aver sbagliato alla grande, dovevamo cercare di raggiungere un livello ottimale in un lasso di tempo dieci volte inferiore a quello normalmente necessario e abbiamo lavorato molto per raggiungerlo. Per un pilota della sua stazza, bisogna cercare di ottimizzare tutto in base alle sue esigenze ma ci abbiamo creduto fin dal primo momento e i risultati fortunatamente ci hanno dato ragione. Questo è quello che conta.

SCORPION BAY
OUT THERE -- MAS FINA
Red Bull
KTM
FACTORY RACING
KTM
KTM

XL: L'estro italiano della tua squadra sommato alla precisione austriaca della KTM, hanno dato un esito positivo a questa scelta che sembrava veramente azzardata soprattutto ripensando al fatto che De Dycker pensava addirittura al suo ritiro dalle gare.

CdC: Ken ha dimostrato subito un grande interesse e voleva fortemente entrare a far parte della nostra squadra. Da parte di Pit Beirer mi è stata data "carta bianca" e viste le condizioni di Nagl che non ci garantivano dei tempi precisi sul suo rientro, e dato che avevamo gia in casa tutti i materiali e lo staff pronto a gestire due piloti, ho deciso di fare questa "scommessa" che fortunatamente è stata vinta a suon di risultati.

XL: Stagione archiviata al meglio, vista anche la doppia vittoria di Tony al Nazioni, ma giusto il tempo di respirare per pochi giorni e poi siete pas-

sati a lavorare sulla stagione ormai prossima alla partenza. Cosa avete "combinato" fino ad oggi?

CdC: Praticamente non ci siamo fermati. Dopo il Nazioni avevamo gia dei materiali da testare e delle novità tecniche e come prima cosa abbiamo fatto con Tony, il solito test comparativo tra il nuovo 450 che si è rivelata veramente una gran moto e la 350 aggiornata. Il test ci ha fornito molte indicazioni utili a migliorare le nostre potenzialità, Tony ha scelto ancora di correre con il 350 ma queste prove sono state veramente utili per capire molte cose e migliorare ulteriormente le due moto. Poi abbiamo provato anche delle nuove soluzioni che forse porteremo in gara a inizio stagione.

XL: Le novità non ce le vuoi dire e allora siamo costretti a chiederti se questo ammortizzatore ad aria sarà una delle news del 2013.

CdC: Ormai lo hanno visto

tutti ed è vero. Abbiamo testato un nuovo mono ammortizzatore privo di molla che ci sta dando delle ottime indicazioni durante tutti i test che svolgiamo. Prima di dire definitivamente che lo useremo in gara, dobbiamo aspettare ancora un po' per testarlo su diversi terreni e in diverse condizioni di quelle trovate fino ad ora, poi se tutto andrà per il meglio, come prevediamo, lo useremo in gara. KTM non si ferma mai, noi non ci fermiamo mai e abbiamo sempre delle novità da provare per cercare di migliorarci.

XL: Inverno "corto" dato che le gare inizieranno molto presto e inverno che ci porta fra qualche settima a iniziare la stagione 2013. Dopo tutti i record dello scorso anno, cosa ti aspetti?

CdC: Vincere è sempre difficile e confermarsi lo è ancora di più soprattutto se guardiamo tutti i "numeri" dello scorso anno. La nostra squadra non è cambiata più di tanto, come ti dicevo abbiamo ottimizzato alcuni dettagli importanti ed altre grandi

novità stanno arrivando, diciamo che le potenzialità per ripeterci le abbiamo tutte, poi la stagione sarà abbastanza lunga e vedremo alla fine cosa sarà successo.

XL: Inizio alquanto anomalo con le due classi accorpate, per una manche. Cosa ne pensi?
CdC: Sicuramente è una soluzione positiva soprattutto per il fatto che non ci saranno più in gara quei piloti che in quasi tutte le occasioni si sono dimostrati di un livello inferiore a quello dello standard del mondiale. Abbiamo avuto altre esperienze di questo genere in particolar modo proprio in Italia, dove le due classi accorpate hanno corso parecchie volte e tutto sommato sono venute sempre fuori delle belle gare. Di certo sarà molto interessante per gli spettatori che vedranno le gare in TV e inoltre, in qualche tracciato, tempi alla mano, i piloti MX2 sono risultati più veloci di quelli MX1 e quindi non è detto che siano penalizzati per la vittoria finale.

XL: 2013 che sarà abbastanza lungo, 18

GP più il Nazioni, siete gia pronti ad affrontarlo "all'attacco"?

CdC: La stagione leggermente allungata ci farà ragionare ancora di più e lavorare direttamente sulla gestione dei piloti. Nel motocross fortunatamente, il team vive a stretto contatto con i piloti per tutto l'anno e questo ci aiuta molto a capire eventuali necessità per arrivare alle gare sempre al massimo della condizione e in ogni periodo. Sarà ancora più difficile gestire al meglio il tutto ma l'esperienza acquisita ci permetterà di affrontare nel migliore dei modi ogni situazione.

XL: Periodo critico del 2013:
CdC: Un grande punto interrogativo saranno le prime due gare. Anche se non saranno determinanti per l'esito della stagione, di certo ci mettono in apprensione perché ci troveremo ad affrontare condizioni di gara completamente diverse di quelle che abbiamo trovato fino ad ora in Europa soprattutto a livello di temperature e di umidità. La prima gara addirittura si svolgerà in notturna e questa è una cosa anomala anche se interessante,

ma cercheremo di essere pronti. Poi, il momento chiave per eccellenza arriverà in prossimità dell'estate come sempre. Di solito a metà campionato si scoprono veramente i potenziali di squadre e piloti.

XL: Inoltre, altri nomi si sono aggiunti al già ricco elenco di piloti vincenti in MX1. Livello di competizione sempre più alto.

CdC: Assolutamente. Arriveranno Van Horebeek, Searle e Roelants e la MX1 diventerà sempre più la classe regina del motocross mondiale. È già da qualche anno, dopo l'inserimento della regola "under 23" in MX2, che la cilindrata maggiore sta schierando al via un lotto di piloti sempre più agguerriti. Fino a qualche anno "classe regina" era un appellativo più virtuale che reale, ora le cose sono cambiate e la MX1 è diventata veramente una categoria dove vincere è sempre più difficile.

XL: Una sfida più difficile che di certo affronterete per vincerla.

CdC: La mentalità è quella. La vittoria è il nostro obiettivo ma come noi ci sono molti altri che la pensano così. Dobbiamo essere capaci a far funzionare tutto nel migliore dei modi dall'inizio alla fine e poi, vedremo chi sarà stato il migliore.

PRONTO A RI-VINCERE

Sei volte campione del mondo ma ne dimostra meno, soprattutto per la sua immutata voglia di divertirsi in moto e di ...vincere.

Testo e Foto **E. Tempestini**

XL: Iniziamo dal passato: Svezia, doppio zero. Una cosa mai successa prima

TC222: Un episodio un po' sfortunato, ma non mi sono preoccupato più di tanto. Eravamo a metà stagione e sapevo che potevo recuperare i punti persi in quell'occasione

XL: E dopo la Svezia?

TC222: C'è stato un cambiamento di tattica. Ho iniziato ad attaccare fin dai primi minuti di gara e la scelta si è rivelata più che giusta. Per il finale del 2012 è stata la migliore cosa da fare, ora sarà da vedere come impostare la strategia per il 2013.

XL: Sesto titolo, stagione dei record e ciliegina sulla torta, la "doppietta" al Nazioni surclassando tutti i piloti, americani compresi

TC222: La sabbia di Lommel è uno dei miei terreni preferiti dove gareggiare e dove allenarmi. Non è stato difficile più di tanto vincere e sono stato veramente soddisfatto della doppia vittoria anche se, a livello di squadra purtroppo, non abbiamo raccolto il risultato che meritavamo. Al

Nazioni non ero mai riuscito a esprimermi al meglio anche a causa di episodi sfortunati. Questa volta tutto è filato liscio ed è arrivata la doppia vittoria.

XL: Al termine della gara, hai dichiarato "ho capito dove potermi migliorare e come poter essere ancora più veloce" Dopo i record che hai ottenuto nel 2012, cosa pensi di fare e dove vuoi arrivare?

TC222: Si è vero, c'è sempre qualcosa da migliorare. Durante la stagione ho capito come poter fare e grazie alle esperienze acquisite durante le precedenti stagioni ho avuto la possibilità di interpretare ogni volta alcune situazioni dove poter intervenire per ottenere un qualcosa in più rispetto a quello fatto e ottenuto fino a quel momento.

XL: E quali sono state queste "cose" da migliorare e come ci hai lavorato durante questo periodo invernale appena trascorso

TC222: Per il momento non ho ancora intrapreso un lavoro specifico. Abbiamo iniziato i test e gli allenamenti facendo i soliti "passaggi" che abbiamo sostenuto negli anni scorsi, poi, poco prima dell'inizio della stagione e dopo le prime gare, inizieremo a concentrarci su quelle cose che sono ottimizzabili. Per ora sto andando avanti come sempre.

XL: Le aspettative per la prossima stagione ?

TC222: Spero di migliorarmi rispetto al 2012 cercando soprattutto di fare meno

errori possibili per portare a casa un altro titolo, che è la cosa più importante.

XL: Visti i "numeri" dello scorso anno, è difficile trovare errori. A cosa ti riferisci ?

TC222: Errori piccoli, che si sono verificati in alcuni frangenti del campionato. Qualche scivolata di troppo, da evitare e soprattutto cercare di essere più veloce in alcune situazioni.

XL: Un avversario su tutti, che pensi ti possa impegnare oltre modo per la conquista di un'altra vittoria ?

TC222: Steven Frossard. Arriva da una stagione difficile dove non ha avuto la possibilità si esprimersi a causa dell'infortunio e sicuramente sarà pronto a

dare battaglia fino all'ultimo.

XL: e gli altri ?

TC222: Paulin, dopo il primo anno di esperienza in MX1 sarà ancora più veloce, il mio compagno di squadra De Dycker, che penso sia uno dei piloti più forti in assoluto per la grande forza fisica e la sua velocità e spero che David Philippaerts sia in forma per lottare per la vittoria insieme a tutti gli altri che conosciamo benissimo e che possono candidarsi al titolo finale. Vivremo ancora una volta un bellissimo campionato.

XL: Una stagione che si preannuncia

combattuta e di certo lunga, con 18 GP in calendario. Il periodo "chiave" dove Antonio Cairoli dovrà maggiormente prestare attenzione a tutto e tutti ?

TC222: Per il momento non penso a questo. Non è programmabile un periodo "particolare" del campionato. Potrebbe non esserci come ce ne potrebbero essere più di uno. Mi preoccupo solo di arrivare alle prima gare in buona condizione poi, come sempre affronterò la stagione gara dopo gara, senza pensare ad altro.

XL: quindi, non hai una tattica specifica, da attuare per la prossima stagione.

TC222: No, nessuna. Ad inizio stagione non ce ne sono mai state e quest'anno non farò differenza. Come ti dicevo, partirò affrontando ogni gara singolarmente, poi nel corso del campionato vedremo come si evolveranno le situazioni e di conseguenza se ragionare o no su qualche tattica da attuare.

XL: Nessuna tattica, abbiamo capito ma un obiettivo di certo te lo sarai posto

TC222: Certo: vincere!

KEN **"L'ELETTO"**

Alla sua seconda stagione in KTM, dopo la scelta "last minute" del 2012 "Keeno" punta al bersaglio grosso. La sua arma letale "orange" è quasi pronta, il fisico non gli manca di certo.

Testo e Foto **E. Tempestini**
Foto. **N. Paoletti / C. Cabrini**

XL: Il tuo ritiro dalle competizioni sembrava imminente, e invece ad un certo punto hai ricevuto "la chiamata". Dopo essere stato scelto all'ultimo istante dal team factory KTM, traccia un bilancio sulla tua stagione appena trascorsa.

KdD: Senza dubbio una stagione positiva. È stata una lunga battaglia, un campionato durissimo ma alla fine i risultati ottenuti mi hanno appagato degli sforzi che ho fatto, e questa stagione mi ha ridato le stesse emozioni del 2009, quando ho chiuso il campionato al terzo posto

XL: Come ti sei trovato a lavorare con la squadra diretta da Claudio de Carli e con la grande "famiglia" del Team Factory KTM MX1?

KdD: Devo essere sincero, mi sono trovato incredibilmente bene e fin dai primi momenti. Tutto il team è stato fantastico e inoltre, con Cairoli è stato molto semplice diventare amici e lavorare insieme per raggiungere dei grandi risultati. Tony è veramente un ragazzo fantastico sia dentro che al di fuori delle gare.

XL: Sicuramente, anche il meteo in Italia e soprattutto il cibo, hanno fatto "la differenza".

KdD: In Italia è tutto più semplice all'inizio della stagione. Anche se in Belgio non abbiamo avuto neve durante l'invero, ma la pioggia non ha quasi mai smesso di cadere e quindi diventa difficile allenarsi. Qui praticamente si può andare in moto tutti i giorni e trovare anche dei tracciati abbastanza "secchi" anche d'inverno. Poi, se parliamo di cibo, allora ti dico che siamo messi proprio bene. Per un atleta, avere la possibilità di mangiare la vera pasta italiana tutti i giorni è veramente una cosa fantastica e con tutta l'attività fisica che facciamo, non abbiamo problemi a smaltire, quindi, pasta e pizza a volontà.

XL: Ma ora è il momento di parlare della prossima stagione, cosa stai facendo in vista del 2012?

KdD: Prima di tutto, la prossima stagione sarà quella del 2013, bisogna che resetti il tuo calendario (e ride di gusto) poi, ti dico che abbiamo iniziato con relativa calma gli allenamenti cercando di andare in progressione giorno dopo giorno ma al momento, senza programmi specifici.

XL: Hai cambiato il tuo metodo di allenamento, aiutato anche dai suggerimenti di De Carli oppure segui sempre il tuo programma abituale?

KdD: Qualcosa è cambiato. Come ti dicevo, in Belgio non abbiamo la possibilità di andare in moto per cosi tanto tempo durante l'inverno a causa del brutto tempo, qui invece, ogni giorno è buono e allora sto adeguando il mio programma a questa possibilità di stare tanto in sella piuttosto che andare in palestra o in bici.

KEN DE DYCKER

XL: Stai lavorando anche sulla moto e abbiamo visto che provate sempre nuove soluzioni. Cosa chiede un pilota "aggressivo" come De Dycker ai suoi tecnici?

KdD: Per un pilota della mia stazza è importante avere tanta potenza in più rispetto ad altri piloti che sono più leggeri e hanno meno forza per guidare la moto. Il nuovo KTM 450 è una moto incredibile e per il momento sono soddisfatto del livello che abbiamo raggiunto con gli sviluppi effettuati. Di certo non sono il tipo adatto per guidare il 350.

XL: Facciamo un passo indietro: lo scorso inverno eri quasi sul punto di interrompere la tua carriera poi di colpo ti sei ritrovato a guidare una moto ufficiale e sei ritornato competitivo e ai massimi livelli. Cosa è cambiato nelle tua mente, è arrivato il famoso "click"?

KdD: Nella mente non è cambiato molto. Quando hai alle spalle una situazione che non ti permette di esprimerti al meglio è ovvio che il rendimento non sia dei migliori ma quando poi ti trovi a guidare una moto veramente performante, ti trovi a lavorare con una squadra che esegue impeccabilmente il lavoro da fare, allora tutto diventa facile. Certo è, che salire sulla moto più potente del mondiale MX1 mi ha aiutato molto, a ritrovare la mia condizione ottimale.

XL: La scelta da parte di KTM di ingaggiare De Dycker come sostituto di Nagl e la scelta di De Dycker di cambiare squadra a pochi giorni dall'inizio del mondiale, è stata una scelta vincente da ambo le parti.

KdD: Alla luce dei fatti è stata veramente un'ottima scelta da parte di tutti. Da parte mia, ho rischiato di non poter concludere la stagione dato che l'accordo iniziale prevedeva soltanto circa metà delle gare in calendario e invece sono arrivato fino alla fine ottenendo ottimi risultati e soprattutto guadagnandomi la fiducia di KTM che mi ha riconfermato anche per il prossimo anno. Ho avuto questa possibilità e non me la sono fatta sfuggire cercando di prenderla con le due mani e stringerla forte fino alla fine. Ora, per il prossimo anno cercherò di migliorarmi ulteriormente, dato che questa volta partiamo con il giusto anticipo e non con pochi giorni per sistemare tutte le cose come avvenuto all'inizio della stagione scorsa.

XL: Quali sono stati i migliori e i peggiori momenti della tua stagione 2012

KdD: Per tre o quattro GP sono sempre rimasto coinvolto in cadute alla partenza e quelli sono stati i momenti più brutti della stagione che però, dopo le rimonte che sono riuscito a fare in gara, sono diventati anche quelli più belli e più esaltanti grazie ai risultati ottenuti con dei fantastici recuperi dalle ultime posizioni lottando con tutti i piloti che erano partiti davanti a me.

XL: Durante la stagione, abbiamo visto da fuori, che hai agevolato i sorpassi nei tuoi confronti da parte del tuo compagno di squadra Cairoli in più di un'occasione, ordini precisi di scuderia?

KdD: Io direi semplicemente che l'ordine è dettato da

chi va più veloce in pista. Antonio è stato incredibilmente veloce in ogni occasione e di certo non aveva bisogno del mio aiuto per vincere le gare. Quando è partito alle mie spalle era inevitabile lasciarlo passare, ma non per ordini di scuderia, come molti hanno pensato, ma soprattutto perché è quasi sempre stato il più veloce in pista. Tutto qui.

XL: Per il prossimo anno, ti senti pronto a vincere?

KdD: Pronto a vincere e pronto a salire sul podio più volte possibile.

XL: Sarà una lunga stagione con 18 GP più il motocross delle Nazioni. Troppo lunga?

KdD: Speriamo solo che non sia troppo lunga per gli spettatori a casa. Di certo è più dispendiosa ~~per tutti~~ perché seguire diciannove gare in una stagione sarà anche un notevole impegno economico per tutti. Personalmente a me va benissimo, io inizierei anche adesso per correre tutte le domeniche fino alla fine dell'anno, comunque sarà molto importante avere un'ottima continuità di rendimento e

non incappare in infortuni per puntare in alto.

XL: Pronto per vincere, per il podio e comunque, per un grande risultato. Pronostico sulla “top five” del mondiale MX1 2013.

KdD: È facile, nella top five vedo questi nomi: De Dycker, Cairoli, Frossard, Desalle e Paulin ma in quali posizioni non è facile dirlo

XL: E cosa ne pensi dei “nuovi arrivi” Searle e Van Horebeek e Roelants

KdD: Penso che sarà una bella lotta anche con loro. Vengono dalla MX2 e hanno uno stile diverso dai piloti con i quali mi sono misurato fino ad ora. Ci sarà da divertirsi anche con l’arrivo di piloti estremamente veloci come loro. Due di loro sono miei connazionali di alto livello: Roelants e Van Horebeek e questo mi fa piacere soprattutto per il Belgio che si troverà ad avere sempre più piloti competitivi nella classe migliore del mondiale motocross.

XL: Hai parlato di un’ottima stagione e del Belgio. Forse il momento peggiore della tua stagione è stato il motocross delle Nazioni dove eravate favoriti su tutti, sulla sabbia di Lommel, praticamente a casa vostra e invece...

KdD: E invece non siamo riusciti a fare la gara perfetta e al Nazioni se sbagli qualcosa, lo paghi pesantemente. È stato veramente un peccato non riuscire a vincere davanti al nostro pubblico, e sul nostro terreno preferito ma in questo tipo di gara tutto deve andare per il meglio per arrivare alla vittoria e noi non siamo stati abbastanza bravi da farcela. L’opportunità di vincere il Nazioni “a casa” capita forse una volta nella vita e purtroppo non ci siamo riusciti e questo rimarrà di certo nelle mie memorie.

XL: Dimenticato il Nazioni passiamo al prossimo futuro. Quando ti vedremo sul gradino più alto del podio della MX1?

KdD: Su quello più alto non lo so, ma sul podio in generale spero già dai primi due GP in Qatar e Thailandia. Perdere punti importanti ad inizio stagione potrebbe significare ~~di~~ dover rincorrere gli avversari fin da subito e spero di trovarmi sul podio

per incamerare più punti possibili fin dal via della stagione.

XL: Quale sarà il momento critico della stagione 2013?

KdD: Per quanto mi riguarda, il mio momento critico nelle passate stagioni è sempre arrivato verso metà campionato. Ora mi sento di dire che con l'esperienza acquisita, facendo parte di un team guidato da una persona incredibile come Claudio De Carli, avendo come compagno di squadra Antonio Cairoli che al momento è il pilota più forte del mondiale, avrò tutte le possibilità di non soffrire particolari momenti critici durante la stagione. Sono certo che lavorando con loro tante cose diventeranno più semplici e tutto filerà liscio fino alla fine.

XL: Grazie mille Ken e in bocca al lupo per il duemila....

KdD: Tredici!

www
Motec
racing
.it
0428 40720
WWW.MOTECRACING.IT
JEFFREY HERLINGS
MX2 WORLD CHAMPION

PHOTO MECK
DOMENICO MUSSILLO
OAKLEY

IVAN ZUCCONI
PRO FMX RIDER

BEST TRICK GRAPICS 2013

ARTISTA **IN PISTA**

Brian Hsu, una storia da raccontare.

Testo e Foto **Claudio Cabrini**

La storia di Brian Hsu, neo campione del mondo della 85, sembra uscire dalla penna di un estroso scrittore ottocentesco: nato a Friburgo, in Germania, il 29 Aprile del 1998 da padre ungherese e madre taiwanese, si trasferisce immediatamente dopo la nascita nel paese natale della madre. Il padre, grande appassionato di motocross, lo mette in sella per la prima volta a soli quattro anni e scopre che il "piccolo" ci sa davvero fare. Praticare il motocross in un continente come l'Asia che in oltre cinquanta anni di storia ha sfornato un solo campione iridato, il giapponese Akira Watanabe, e praticarlo in un paese dove non esistono circuiti o campionati non è assolutamente facile e Brian non ha la possibilità di sfruttare al meglio il grande talento di cui è dotato.
Il padre Zoltan, uno che la sa lunga, se ne rende conto e con grande coraggio prende una decisione che per molti potrebbe sembrare una pazzia: trasferirsi in Europa. La "terra promessa" è individuata in Cremona, la piccola cittadina lombarda che oltre ad essere al centro di un'area ricca di tracciati, è anche la capitale mondiale della liuteria, l'antica arte della costruzione dei Violini. Violini che Zoltan produce e che Brian suona con grande maestria. Non è un mistero che il numero 81 che campeggia da sempre sulle tabelle delle moto di Brian simboleggi proprio un violino (8) e l'archetto (1). I primi tempi non sono semplici per una famiglia che si trova in un paese straniero rincorrendo un sogno. Ma Brian va forte, sempre più forte al punto che nel 2010 tenta l'assalto all'Europeo 65. Muovendosi con un vecchio furgone e una roulotte gira con il padre mezza Europa ma a fine stagione, pur tra mille difficoltà, arriva il titolo continentale. Sfiora anche il titolo iridato della 65 e per un banale errore di inesperienza deve accontentarsi del secondo posto.
Nel 2011 affronta il passaggio alla clas-

se 85 ma un infortunio al polso rimediato ad inizio stagione ne frena l'ascesa. Brian fatica e non poco nell'Europeo 85 ma a fine stagione si riprende conquistando il titolo continentale nel Supercross, disciplina che apprende dai numerosi video che gli fanno compagnia nelle lunghe trasferte a bordo del furgone. A fine 2011 il padre ha ancora una volta una grande intuizione: decide di schierare il figlio al via di una gara di campionato Tedesco Supercross. Brian vince e viene notato da Thomas Ramsbacher, il manager del Team Suzuki Europe che lo accoglierà al suo interno nel 2012. Il resto è storia recente, con Brian che, dopo i buoni risultati nell'Europeo, a Sevlievo si laurea campione del Mondo Junior della classe 85. A Montecarlo, durante il Galà FIM per le premiazioni dei campioni del mondo, Brian imbraccia il suo violino e incanta la platea con le note di Vivaldi chiudendo l'ennesimo capitolo di una bella favola che negli anni a venire (nel 2013 passerà alla 125) potrebbe riservare altre grandi sorprese.

IL PRIMO IDOLO, NON SI SCORDA MAI

Una malattia lo ha sconfitto, ma Georges Jobè rimane nella storia e nell'anima di tutti quelli che lo hanno conosciuto.

Testo **N. Paoletti**
Foto. **N. Paoletti / C. Cabrini**

Con gli anni ho avuto modo di conosce Georges Jobè personalmente, non ci avrei mai creduto se qualcuno me lo avesse anticipato nel 1983, quando a undici anni mi avvicinai a questo bellissimo sport.
Nel 1983 Georges vinse il Mondiale 250, in sella alla Suzuki vestito con una livrea bellissima. Mi piacque subito, questo è anche il motivo per cui mi piacciono tanto le Suzuki. Georges Jobè se vogliamo dirla tutta è forse il responsabile numero 1 della mia passione! Georges Jobè... un personaggio singolare, difficile a volte da comprendere, ha sempre dato l'impressione di non lasciarsi mai andare del tutto, a volte schivo, riflessivo e quasi introverso con le persone che poco conosceva. Georges era una personaggio anche per questo: schivo, riservato ma sincero. Un uomo a cui piaceva affrontare le sfide, mettersi in gioco e misurarsi con se stesso ancor prima che con gli avversari. Nel 1987 vince il Mondiale 500 da privato, cosa mai accaduta prima di allora nella classe regina e l'anno seguente scende in 125, cilindrata a lui sconosciuta, per cercare di diventare il primo MR 875 in rivalità con Eric Geboers. Georges non vincerà il Mondiale 125, ma questo la dice lunga sul fatto di mettersi in gioco, affrontare le sfide ed essere sempre pronto a combattere. Non è mai stato una star, ma è un pilota che nessuno mai dimenticherà. Non sono solo i suoi 5 Mondiali a renderlo immortale nelle leggende del nostro sport, Georges ha scritto davvero la storia del Motocross negli anni 80 e inizio 90. Tutti conoscono la foto del salto di Hawkstone Park, Mondiale 1984, dove primo tra tutti provò e chiuse quel salto che pensare doppio era forse utopia. Volò al di sopra della testa del suo amico Andrè Malherbe...in un salto che è entrato nella leggenda a rappresentare l'immagine più "all'avanguardia" del Motocross anni '80. Un salto che Georges pensò già l'anno prima, quando il Mondiale 250 fece tappa proprio ad Hawkstone Park, ma con la

potenza di un 250 era troppo grande il rischio e fallire avrebbe voluto dire compromettere la stagione con un infortunio. Nel 1980 Georges vince il suo primo Mondiale nella 250, a soli 19 anni, per l'epoca un record di gioventù; la moto da cross l'aveva nel sangue. Sin da bambino dimostrò subito di aver quel "qualcosa in più", vincendo in tutte le categorie, e proprio tramite la leggenda di quegli anni: Roger De Coster, entrò a far parte del Team Suzuki. I mondiali vinti sono stati cinque, ma molti appassionati ricordano bene che anche nel 1981 e 1982, il pilota più veloce era Georges. Con i "se" e con i "ma" non si fa la storia, ma

infortuni seri e problemi di affidabilità nel biennio 1981-1982 lo privarono di quelli che potevano essere altri 2 Mondiali alla sua portata. Proprio nel 1981, quando era ampiamente in testa alla classifica, si procurò infortuni seri alla spalla, ginocchio e gomito, e durante un ricovero i dottori andarono in subbuglio quando all'elettrocardiogramma venne appurato che Georges aveva solo 46 battiti al minuto. Tutti temerono il peggio, ma Georges non aveva alcuna preoccupazione, stava benissimo (almeno a livello cardiovascolare); venne constatato che era tutto regolare, e il battito così basso era dovuto ad una forma fisica eccezionale! Poi nel 1983, dopo aver vinto con supremazia quello che gli apparteneva di diritto: il titolo nella 250, il colpo di scena: la Suzuki lascia ufficialmente le corse, Georges approda in 500, con la Kawasaki. Vogliamo parlare di quel Mondiale? Sfuggito per una moto che quando non si rompeva arrivava sul gradino più alto del podio. Al primo anno in 500 Georges era il più forte di tutti, ma meno forte della dea bendata, che più volte gli ha voltato le spalle nella carriera, e nella vita. Passarono altri tre anni, fino a quando, con una moto privata Jobè vinse il suo primo titolo in 500, nel 1987. Meticoloso e maniaco nella prepara-

zione della moto, era da tutti riconosciuto come un grande collaudatore. Preciso all'inverosimile, si svegliava spesso la notte e scendeva in garage per verificare, studiare e "ingegnarsi" in potenziali migliorie al mezzo meccanico. Queste sue manie di perfezione gli procurarono anche "discussioni" con meccanici e la stessa Kawasaki, che sopratutto nel 1985, lo penalizzò con non pochi problemi di affidabilità. Dopo le belle cose fatte vedere nella sua prima stagione nella massima cilindrata nel 1984, il 1985 divenne la stagione da incubo di Jobè. A Capodanno gli va a fuoco la casa, bruciando tutto: ricordi, beni ed affetti materiali. A Beaucaire, febbraio, cade e si infortuna seriamente al collo, cosa che gli procurerà gravi impedimenti e forti dolori sulla parte sinistra del corpo, una lesione che poteva costargli molto cara. Terapie e medicinali non risolvono più di tanto la situazione, e con una moto ad affidabilità zero, il Mondiale non sarà all'altezza delle aspettative. La buona notizia è a settembre la nascita della figlia, un'evento che gli darà nuovamente la carica e la speranza e recitò "Maité (Matilde) è diventata la mia ragione di vita. Dopo la sua nascita ho dato maggior importanza alla vita e alle persone. Sono molto più ottimista, la sua presen-

za mi ha dato una carica inimmaginabile! L'evento più bello, dopo tutte le nefaste vicende degli ultimi tempi. Tutti i titoli Mondiali vinti non sono nulla al suo cospetto!" L'anno del riscatto doveva essere il 1986, dove Georges si dimostrò ancora una volta all'altezza del compito, ma oltre allo squadrone Honda: Thorpe-Malherbe-Geboers, ancora una volta dovette "combattere" contro problemi di affidabilità della sua Kawasaki, moto performante ma poco affidabile. Il 1987: Jobè si libera dai contratti ufficiali, vuole vincere il Mondiale 500 e lo vuole vincere con le sue regole. Allestisce quindi il suo Team ed entra nella leggenda, vincendo il Mondiale 500 da assoluto privato Poi a Unadilla, durante il Nazioni, vince anche la sua manche, unico Europeo a mettersi "dietro" gli Yankees. Saranno 3 i Mondiali nella classe regina, quelli del 1991 e 1992, arrivati quasi inaspettatamente, quando in molti lo davano per finito. Due zampate improvvise, di puro orgoglio, la dimostrazione di un combattente che mai si è arreso davanti alle avversità sportive e della vita.

Tre Mondiali vinti da privato, con una squadra scelta e diretta da lui, secondo le sue regole e le sue metodiche! Georges non era certo il pilota con più tifosi; se vogliamo proprio dirla tutta, erano forse di più i suoi tifosi in Italia di quelli che aveva in Belgio. Georges ha sempre avuto un legame particolare con l'Italia, veniva spesso a correre qui, era rispettato, idolatrato e apprezzato per la persona che era, una persona schietta che senza giri di parole diceva sempre le cose come stavano, e questo suo carattere così sincero e diretto, è forse stato anche un ostacolo in certe situazioni professionali. Un'uomo che non scendeva a compromessi, un uomo che quando dava la parola era quella! Mi ricordo quando lo approcciai qualche anno fa per la prima volta, al momento mi sorrise "freddamente" prendendomi per un appassiona-

to qualunque, ma poi io cominciai a raccontargli le gesta degli anni 80, gli ricordai aneddoti ed episodi che forse sfuggivano anche alla sua memoria, e capì che non ero un fan qualunque, capì che lui era stato il mio primo idolo. Ci sedemmo per qualche minuto, gli feci firmare una rivista e un paio di poster che avevo, lui fu piacevolmente sorpreso, era colpito, ed era giusto così! Lui era l'idolo di quel bambino che diventato grande mai lo dimenticherà! Quando ci salutammo, un fan Inglese che aveva assistito a tutto questo mi si avvicinò mentre contemplavo i miei nuovi tesori autografati e mi disse: "Seguo le corse da anni, ma non avevo mai visto Jobè fermarsi e sedersi a parlare con un fan in maniera così intima e sincera!" Io gli risposi: "E' il mio idolo da quando sono bambino, ed è così che doveva fare" Si dice che mai dovresti conoscere i tuoi idoli, perchè ne potresti rimanere deluso; Jobè è stata un'eccezione! Ci incontrammo ancora nei seguenti 3 anni sulle piste d'Europa, purtroppo fu segnato ancora, nel 2007 da quel brutto incidente in moto nel Dubai, dove rischiò la paralisi, ma da vero combattente quale era, uscì anche da quella situazione. Soffriva ed era vistosamente claudicante, ma stava in piedi; anche questa volta la dea bendata non ce l'aveva fatta ad abbatterlo! Quando mi scorgeva nei paddock del mondiale; lui per primo, si avvicinava e mi veniva a salutare, chi l'avrebbe mai detto?! Quel pilota vestito benissimo sulla moto gialla che andò sulla copertina di MOTOCROSS nel settembre del 1983, lo conoscevo! E veniva a salutarmi. Incredibile.
Sempre in prima linea nel-

le manifestazioni Vintage, era rispettato dal pubblico che ne ammirò le gesta durante la sua carriera.
A Farleigh Castle, nonostante passati non troppo idilliaci con i fan Inglesi, era un'acclamazione unica quando sfilava con la Suzuki o la Kawasaki nel giro di saluti nel Vintage Motocross des Nations. La grande concorrenza con miti quali Geboers, Thorpe e Malherbe negli anni della 500, avevano creato campanilismi dovuti, durante i duelli dell'epoca. Campanilismi poi maturati nel rispetto dei tifosi che hanno visto quei grandi piloti "darsele" ad ogni gara e scrivere pagine bellissime della storia del motocross. Le collaborazioni con piloti quali Bossiére, Tonus e sopratutto David Philippaerts permisero a questi piloti di fare un salto qualitativo, testimonianza diretta di quanto Georges fosse anche un'abile preparatore. Purtroppo la fortuna non è mai stata la miglior alleata di Georges. Nella vita ha dovuto controbattere contro molteplici episodi sfortunati, ma la dimostrazione di come si sia sempre rialzato e abbia affrontato a testa alta ogni evento mi è stato di insegnamento.
Mai mollare, avere il coraggio di fare le proprie scelte e dire le cose come stanno, anche se a volte sono realtà scomode. Questa volta non ce l'ha fatta, ma non ha mollato di certo, ha trovato un avversario impossibile da sconfiggere, una malattia che lo ha portato via al mondo intero. Georges Jobè è stato il mio primo idolo, e lo sarà per sempre. Ciao Georges ovunque tu sei, insegna a tutti a fare il "doppio" di Hawkstone Park.

KAWONDA O
HONDASAKI?

Testo e Foto **Stefano Brugnola.**

Alex Alassio, l'eclettico "idraulico-crossista" ligure con la passione innata per le 500 due tempi colpisce ancora!

Ormai conosciuto ai più per le sue repliche di moto che hanno fatto la storia, dopo essersi cimentato nella realizzazione di una Honda Cr500 con telaio in alluminio, questa volta stupisce con un accattivante ibrido basato su telaio Kawasaki Kxf 250 2012 e il tradizionale propulsore Honda Cr500 preparato dallo stesso Alex. La moto si presenta, come al solito, molto ben rifinita in ogni particolare con un'estetica che si rifà alla verdona del campione supercross Ryan Villopoto, partendo dalle grafiche per finire ai particolari, come i mozzi ricavati dal pieno anodizzati blu. Il telaio questa volta è stato modificato sostituendo tutta la culla (solitamente è modificata solo la Y) e il livello qualitativo del lavoro sembra ulteriormente aumentato. Abbiamo assistito al primo avvio di questo mostro e tutto ha funzionato molto bene sin dal principio, ulteriore prova della cura in fase di progettazione e assemblaggio. La moto gira molto bene in mano allo stesso Alex, che ricordiamo essere anche un discreto pilota, ormai espertissimo nella gestio-

ne della cavalleria delle mezzo litro. Alla fine del primo test l'unico proble-mino è stato solo un picco-lo trafilamento di liquido da una saldatura del radiatore (di derivazione Husqvarna e modificato) e per una sorta di prototipo fatto in casa è un ottimo risultato. Risolto il piccolo problema, la moto è stata testata per bene dimostrando un alto livello di affidabilità e ora che, modificato anche qualche altro minore detta-glio, si può definire vera-mente finita, ci facciamo raccontare come è nata questa idea.
Come mai questo ibrido?
"Diciamo che avevo voglia di qualcosa di diverso, non il solito "trapianto". Del Ka-wasaki mi piaceva l'este-tica, ma non sarei mai riuscito a rinunciare al mio motore Cr500. La voglia è stata talmente forte che mi sono convinto ad acqui-stare una Kxf 250 2012 ex novo e smantellarla".
Nessun riferimento a chi ti ha preceduto, vedi De Carli con l'esatto contrario della tua o Cavatorta col la Suzuki motorizzata anche lei Honda?
"Assolutamente no! A prescindere dal fatto che quelle erano moto co-munque basate su telaio

di acciaio, questa è stata un’idea mia anzi possiamo pure chiamarlo sfizio”.
Cosa ha di particolare il motore Honda da rendertelo irrinunciabile?
“Innanzitutto qui ho scelto il motore Honda perché quello Kawasaki è l’unico 500 con la valvola allo scarico per cui più brusco e meno gestibile per i miei gusti, oltretutto è noto che la valvola KYPS alla lunga può creare delle rogne. C’è anche da dire che il motore Honda è preparato su mie specifiche per avere un’erogazione molto morbida (compressione abbassata grazie alla particolare testa adottata) e ed è uguale a quello che uso su tutte le mie moto”.
Difficoltà nel realizzare il tutto?
“Le solite: adattare il telaio soprattutto nel passaggio dello scarico e far combaciare tutto (attacchi motore con il telaio, carburatore con l’airbox, radiatori ecc.)”.
Fatto tutto da solo?
“Si, a parte la modifica del telaio che di fatto è stata realizzata da un professionista esperto che lavora nella Moto 2. Il resto l’ho fatto da me adattando varie parti. Pensate che un radiatore è addirittura di un Husqvarna, mentre il manicotto del carburatore è di provenienza automobilistica e più precisamente di una Lancia Thema Ferrari 8 32”.
Tutto questo avrà un costo, ti aiuta qualcuno?
“Tutti i miei lavori sono frutto di grandi sacrifici sia in termini di tempo che economici e, rimanendo su questa moto, l’unico aiuto ricevuto sono le gomme per cui colgo l’occasione per ringraziare l’amico gommista De Luca di Imperia. Ormai è difficile trovare sponsor per correre ad alti livelli, figuriamoci per supportare le mie improvvise follie”.
C’è qualche appassionato che si interessa alle tue

Kawasaki
Racing Team
VP Racing
DG2
DOUBLE GRIP 2

FACTORY
RACING
Boyesen

27
Kawasaki
MONSTER ENERGY
KBA RACING
SHOWA
DUNLOP
D.I.D
RENTHAL

creature?
“Si, ho un ottimo riscontro e questo mi lusinga. Ho già relaizzato diverse moto per terze persone, e ho continue richieste anche solo per delle consulenze”.
Adesso che hai già provato un po’ di volte questa moto, dacci un parere il più obiettivo possibile.
“Se devo essere onesto questa moto ha sorpreso anche me. Il motore già lo conoscevo, ma la ciclistica mi ha sorpreso! Trovo la verdona davvero ben guidabile e gestibile tanto che ho fatto la pazzia di prendere anche una nuova Kawasaki Kxf 450 2013….e voi sapete quanto sono (o forse ero..) hondista dentro”.
Per cui la trovi migliore dell’Honda Alluminio che avevi già fatto?
“MMhh…vi potrei rispondere di si, la sensazione è quella, ma credo sia anche un fatto di setting perché questa moto è studiata e tarata in modo molto più accurato basandosi proprio sull’esperienza della Honda”.
Sarebbe interessante poterle comparare..
“Nessun problema se mai vorrete le due moto sono a disposizione”.
Hai montato sul manubrio un sistema di auto cronometraggio, allora questa è una moto che userai sistematicamente?
“Certamente, questa moto è davvero usabile e la use-

rò tanto quanto (e forse di più) della moderna quattro tempi perché io adoro il 500 e credo che questi mezzi, se ottimizzati come si deve, non sono così impossibili come si vuol far credere".
In effetti abbiamo visto girare Alex, che sicuramente non ha l'allenamento di un professionista, anche per 30 minuti continui su questa moto in assoluta scioltezza e questo non ci può che confermare la duttilità della cavalcatura.
Ci salutiamo aspettando la sua prossima creazione perché siamo sicuri che questa non sarà l'ultima e a dire la verità qualcosa ci ha già accennato, ma per ora non vi diciamo niente.
Vi rimandiamo alla prossima "Alex-follia"

SPHERA È PRESENTE NEL CAMPIONATO
DEL MONDO MOTOCROSS
CON ALESSANDRO LUPINO E IL TEAM J-TECH

www.spheradocce.it - SPHERA s.r.l. - Via Boggia 45 - 28013 Gattico (NO) - Tel. +39.0322.831472 - Fax +39.0322.868183

NON SOLO
UOMINI

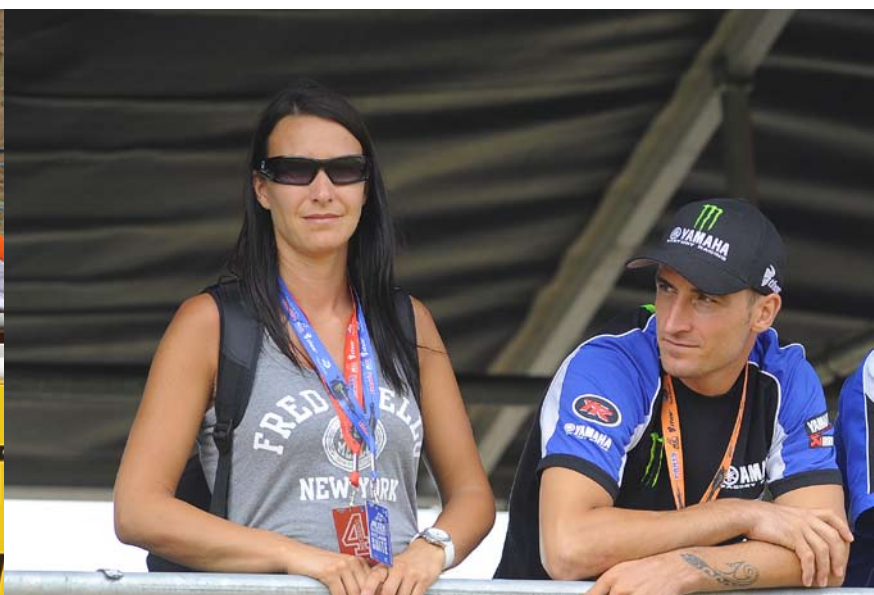
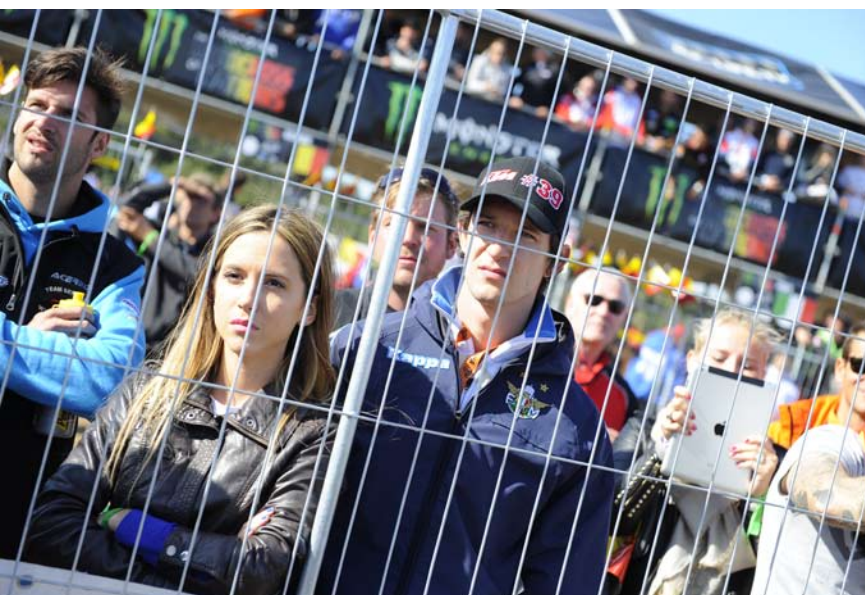
Le avete mai visto le donne del cross? Non quelle dei cinque secondi, con le minigonne e le scollature generose, quelle sicuramente le avete notate, ma sono fumetti, invenzioni, le disegnano così.

Testo e Foto **Paola Calonghi**

Io parlo delle donne vere che riempiono di senso e di cuore il motocross. Ho passato intere giornate a osservarle, le ho fotografate per non perderle fra le centinaia di uomini che popolano, testosterone alle stelle e adrenalina a mille, i weekend di gara. E' un mondo parallelo ed efficiente di madri, fidanzate, meccanici, medici, ufficiali di percorso, coordinatrici di team, giornaliste, media manager ed è anche grazie a loro che tutto funziona nella macchina complicata, variopinta e velocissima del mondiale motocross.
Sono quelle che, nonostante la sveglia all'alba, il freddo o l'afa (perché durante un mondiale fa sempre troppo freddo o troppo caldo), l'agitazione dei piloti, il rumore assordante dei quattro tempi non si dimenticano di essere donne, e trovano il tempo per tutto, anche per un sorriso. Le compagne dei piloti, ad esempio, sono diversissime fra loro, ma tutte, in qualche modo, incredibili. Le vedi accanto ai rider, pochi minuti prima che si schierino, nell'istante sospeso fra la paura e la possibilità in cui i tecnici e la ragione non servono più. Quando l'emotività scorre libera sotto la pelle solo le donne sanno cosa fare, sanno come placare l'angoscia e trasformarla in coraggio, trovano la parola giusta o condividono un silenzio.
E' un sapere antico, si tramanda di madre in figlia, le donne sanno crescere i figli

e stare accanto ai guerrieri prima della battaglia. Tutto qui, niente di più semplice, nulla di più difficile. Non c'è amore più grande di quello di chi, pur amandoti alla follia ti lascia andare e ti segue con lo sguardo mentre rischi la vita per una passione solo tua. Le donne dei piloti lo fanno continuamente, nascondono il timore e sorridono, anche se lo stomaco si contrae per l'ansia, accolgono la rabbia della sconfitta e la felicità della vittoria perché sanno tenere insieme quello che altrimenti insieme non sta. E tutte stanno al fianco del proprio guerriero, ognuna a modo suo. Jill, la fidanzata di Tony Cairoli, è perfetta, bella di una bellezza dolce e non ostentata, riesce a essere impeccabile anche nella polvere di Guadalajara o nel fango di Bastogne. Jill è elegante di portamento e di animo, non dice mai una frase di troppo, è pacata nella gioia e nel disappunto. Le donne come lei camminano sempre un passo dietro al compagno, per non fare ombra, ma capisci che si metterebbero fra lui e il mondo intero se servisse a proteggerlo. Vedere lei e Tony nel preparco, così diversi eppure così uniti è uno spettacolo, hanno la ritualità dei gesti condivisi, l'armonia rassicurante che solo l'abitudine ad amarsi può creare. Jill gli asciuga il sudore dalla fronte, Tony fissa la pista concentrato, lui fa un cenno impercettibile e lei gli dà una carezza, poi gli porge il casco, una

completa l'altro, vincono e perdono insieme. Forse Tony Cairoli sarebbe entrato nella leggenda anche senza Jill Cox ma sarebbe sembrato tutto meno magico. Ed è la stessa cosa per le altre, Alice sempre vicina a David DP19, Carlotta, con Davide DG39 e Sofie, che in pitlane si agita e urla talmente per incitare Van Horebeek che a sera non ha più voce. Clementine, con le sue gambe chilometriche, che accompagna Paulin ovunque e prima di lasciarlo lo abbraccia così forte da togliergli il fiato, Federica, così carina,senza un filo di trucco e le fossette sulle guance, che per Cervellin è fidanzata, meccanico, accompagnatore, ragazza ombrello, insomma, un team intero in una ragazza sola. Tania, che per i ragazzi del Team De Carli è come una sorella pronta ad accudirli in tutto e per tutto. E poi ci sono le mamme, le riconosci ovunque, sono quelle che alla partenza hanno gli occhi chiusi e le unghie conficcate nel palmo della mano, trattengono il fiato sino alla prima curva, con il cuore che batte e sembra esplodere, perché non importa quante gare hai visto, quando chi corre è tuo figlio è sempre difficile come la prima volta.

Anche quando le incontri in un mondiale non puoi fare a meno di pensare a quanta vita hanno speso in campetti di terz'ordine, a quanti ragazzini esausti hanno sfamato e a quanti vestiti infangati hanno lavato per accompagnare i figli nel loro sogno. Parli con loro e riesci a vedere tutte le notti passate a consolare ossa rotte e speranze infrante, a sopportare il peso di un errore, a dare un posto a quello che senza di loro, posto non avrebbe: la fatica, il male e il disincanto. Le ascolti e sai che sono orgogliose dei loro ragazzi sempre e comunque e che, in fondo, quel paddock caotico è l'unico posto dove vorrebbero stare…sino alla prossima partenza. Cercando dietro le quinte trovi anche le donne che fanno funzionare tutti gli ingranaggi di questo ambiente che in superficie sembra solo maschile. Non è possibile, ad esempio, immaginare il team KTM senza la grinta di Valentina, che, sempre per quella peculiarità tutta femminile di unire cose assolutamente opposte, riesce a far convivere campioni come Herlings,Cairoli, Everts, Roczen in una strana alchimia e, incredibilmente, funziona. A capo dei media di Youthstream c'è, invece, Marionna, sembra una bambina, così esile e bionda, ma mai

aspetto fisico è stato più ingannevole. Nessuno sa essere più severo, deciso e competente di lei, tiene a bada fotografi, giornalisti, piloti, sponsor e team manager senza mai alzare la voce, non ne ha bisogno, perché, anche quando comandano, le donne sanno essere gentili.
Gentile è anche Caroline, fotografa svedese di Uddevalla che potrebbe fare la modella ma preferisce fotografare che essere fotografata. Ecco come sono le donne del cross, un complicato insieme di testa, pancia e cuore, donne che sanno dare un senso a tutto e riescono a guardare una pista infangata, una situazione complicata e a trovarci dentro la bellezza, sempre.
La prossima volta che andrete a una gara guardatevi bene intorno, vi renderete conto anche voi che lo sport più bello del mondo potrebbe esistere anche senza le sue donne ma non avrebbe un'anima.

MOTOCROSS
2012
FOTO E STORIE
Stefano Taglioni
Enzo Tempestini

ALL NEW 2013

THE **DAY** AFTER

La sottile linea tra sconfitta e successo secondo Marco Tognoli, candidato alla presidenza della F.M.I. che non è riuscito nell'intento di piegare "il sistema".

Di **Enzo Tempestini**
Foto **Studio Zac**

X'L: Partiamo subito dalla fine: il risultato della votazione è stato per te una sonora sconfitta o un mezzo successo

MT: Secondo me è stato decisamente un successo, anche parzialmente inaspettato perché consideravo di poter contare su circa 2.200 voti, ne sono arrivati 3.170, molti più del previsto. Analizzando il risultato elettorale si è capito che la struttura attuale e il Presidente uscente hanno dovuto lavorare molto alla raccolta dei voti per portare tanti votanti e tante deleghe a loro favore in assemblea a Roma. Infatti, rispetto alle due elezioni precedenti, erano presenti in assemblea 14.000 voti contro i 10.000 precedenti. Risultato comunque soddisfacente anche perché, in così poco tempo di lavoro e di campagna elettorale sono riuscito a far comprendere quelle che erano le idee e le esigenze, secondo il mio punto di vista, da mettere nell'elenco delle priorità, rispetto alle priorità che l'attuale dirigenza dell' F.M.I. stava portando avanti. Devo dire che il risultato che ho raggiunto è stato notevolmente positivo.

X'L: Ora ripercorriamo le tappe fondamentali della tua candidatura. Cosa ti ha spinto a presentarti come candidato alla presidenza della F.M.I.

MT: La spinta principale è stata quella che, dopo 30 anni di tesseramento F.M.I., dove ho toccato tanti settori con diversi ruoli, passando dall'agonista al promotore di manifestazioni e non ultimo a rappresentante di una casa motociclistica in Italia per 8 anni, ho sempre visto una Federazione sempre meno attenta ai problemi della base. In particolare in questo ultimo quadriennio, e non me ne capacito del perché la Federazione stia andando in quella direzione, c'è stato uno "svarione" sul discorso Team Italia e CIV, che essendo attività di alto livello vengono finanziate parzialmente dal CONI ma, ovviamente questo contributo viene meno se le attività non vengono effettuate. Rimane da capire se il costo totale per l'organizzazione, tolto il contributo CONI, dia un bilancio positivo o meno, soprattutto se tolgono risorse ad altre situazioni. Personalmente non condivido le spese ingenti per delle attività di alto livello, che potrebbero esser fatte anche in modo diverso. Prendiamo ad esempio il Team Italia che è quello che costa di più alla Federazione. Per far correre due piloti si è organizzato un Team e una struttura specifica. Secondo me, lo stesso scopo poteva esser raggiunto dando un supporto economico ai piloti inserendoli in strutture tecniche adeguate, facendoli correre in strutture esterne e non organizzando il Team Italia. Inizial-

mente c'erano delle ipotesi per recuperare sponsor che dovevano pareggiare i conti, sponsor che però in questi ultimi due anni non sono mai arrivati causando, economicamente parlando, "un bagno di sangue". Per la prossima stagione il Presidente Sesti ha speso dei grandi nomi quali la San Carlo e l'Eni e ora, bisogna vedere se, quando Fenati entrerà in pista, sulle carene ci saranno questi marchi e in quale forma. In un momento in cui, in molte regioni d'Italia, non si riescono a fare i campionati regionali perché mancano i soldi dove i moto club fanno fatica, i partecipanti sono pochi e quindi il moto club dice "con 40 partenti non mi ripago il costo della gara" bisognerebbe andare a contribuire in questo genere di attività dove, anche 1.000 euro fanno la differenza. Invece fino ad oggi i soldi sono andati tutti al Team Italia e sono andati in un CIV organizzato dalla Federazione, che negli ultimi due anni, piuttosto che avere un utile o un pareggio, ha sottratto ulteriori risorse. Non dimentichiamoci inoltre, che tutte e due queste attività comportano una spesa anche in termini di persone che le seguono. Se prendiamo Fenati e lo mettiamo da Gresini a correre, per esempio, non deve essere seguito da sette, otto persone che fanno le trasferte, e parlando di velocità, parliamo di 18 gare in giro per il mondo, ed andare in giro alla fine "pesa" e quando si tira il conto sono minimo 150/200.000 euro di trasferte per il personale, che se fossero invece destinati alla base territoriale per aiutare altre manifestazioni darebbe la possibilità ad altre realtà di lavorare meglio. Per il CIV, stessa cosa. Mentre prima il personale era messo a disposizione dal moto club che organizzava la gara, magari in cambio della classica cena e di una birra, con la gestione attuale questo personale va pagato generando ulteriori spese. Il totale di queste due voci genera numeri importanti e quantità di soldi che negli anni passati sono

stati sottratti alla base, all'attività organizzativa. Secondo me, questo è stato il punto principale, della mia idea di candidarmi, cioè, riprendere a lavorare dalla base delle attività anche perché ho visto che questa mancanza di denaro sulla base ha generato il diminuire delle manifestazioni e ha portato la "ruota" a girare all'indietro sempre più velocemente. I moto club, senza un minimo di sostegno, gettano la spugna, si arrendono e di conseguenza, se ti viene a mancare questa base, le manifestazioni spariscono, non si da più servizio all'utenza, e diventa un concatenarsi di eventi che alla lunga ti può portare a raccogliere un risultato negativo che fra qualche anno dimezzerà anche il numero dei tesserati, dei licenziati e dei moto club organizzatori. Il mio intento era proprio di lavorare per invertire questa tendenza.

X'L: Una candidatura per una delle federazioni più importanti in Italia, non pensi di aver preso in mano "la pratica" troppo tardi.

MT: Decisamente si. La motivazione di essermi mosso in ritardo è dovuta anche ad un fatto personale. Fino al giugno del 2012 sono stato impegnato a tempo pieno nella mia azienda e non avevo il tempo a disposizione da dedicare al motociclismo ma nemmeno ad altre cose. Da fine giugno invece mi sono svincolato per una serie di concatenazioni e di determinati fattori, quindi, dopo il tempo di rifletterci, di capire un po' come stavano le cose e di fare dei sondaggi, sono partito con la mia presentazione inviando la prima mail a settembre, ma oramai, purtroppo, i tempi erano quelli. Certo, aver avuto dei mesi in più a disposizione, poteva fare la differenza.

X'L: Una candidatura che sembra sia stata "sponsorizzata" da una grossa azienda di moto vicina a te.

MT: Qualcuno lo ha pensato probabilmente perché ha semplicemente collegato il fatto di un rapporto di lavoro con KTM Austria piuttosto recente, dato che ero distributore Husaberg, e quindi un legame con KTM Italia. Però non è assolutamente così e non c'è stata nessuna "sponsorizzazione" da parte loro.

X'L: Vista dall'esterno, la tua campagna elettorale è sembrata basata su un grandissimo impegno e su tanta voglia di farsi conoscere ma un po' scarna di contenuti e programmi politici e soprattutto è sembrata orfana di un vero e proprio staff di collaboratori che ti affiancassero in questa avventura soprattutto a livello locale per "sponsorizzare" la tua candidatura.

MT: Riguardando il recente passato, una campagna elettorale mirata a un ruolo così importante, anzi il più importante, è stata certamente lacunosa sotto diversi punti di vista. E' stata comunque un'esperienza che mi servirà per i prossimi quattro anni in vista delle prossime elezioni.

X'L: Hai "mirato" direttamente al bersaglio grosso da subito senza pensare al passaggio attraverso un "apprendistato" magari come consigliere federale. Domani, rifaresti la stessa scelta

MT: Da un punto di vista pratico potrebbe esser così ma da un punto di vista politico, per come ho visto svolgersi i fatti nell'ultimo quadriennio, ritengo che l'attuale iter decisionale della Federazione passi solo attraverso il Presidente e che il Consiglio Federale, ratifichi probabilmente le sue decisioni una volta l'anno. Questo mio parere è stato contestato dal Presidente Sesti ma, dato che la maggior parte delle decisioni sono prese proprio con provvedimento straordinario del Presidente, ratificato a posteriori, non ho preso in considerazione il fatto di poter fare il Consigliere ad un Presidente così autoritario. Lo vedevo un ruolo molto più difficile. Magari, iniziare la scalata al vertice passando attraverso l'elezione come Presidente di un Comitato Regionale, poteva essere un iter migliore ma non ho fatto questo per un motivo molto semplice. Ero, e lo sono tuttora, fermamente convinto che fra quattro anni la Federazione, sarà peggiorata in termini numerici più di quanto non sia peggiorata fino a oggi. In questo momento abbiamo un fuoco che si sta spegnendo lentamente e se non rimettiamo subito della legna fresca a ardere, lo perderemo. Sono fermamente convinto che è così.

X'L: Che cosa rifaresti e cosa invece non rifaresti, dovendo ripresentarti la prossima settimana.

MT: Penso che rifarei tutto migliorando determinati aspetti. A posteriori mi sono accorto che alcune lacune di sostegno sono state pesanti, però ritengo che l'aspetto principale è aver fatto tutto in poco tempo. Per questo non posso colpevolizzare né me stesso né altri. Purtroppo i fatti che si sono succeduti nella mia vita professionale non mi hanno consentito di partire prima, tutto qui. Sicuramente, in una campagna elettorale, andare contro un Presidente uscente che si ricandida è più difficile che sfidare avversari nuovi. Pochi giorni dopo la mia presentazione, giusto per fare un paragone che trova piena corrispondenza in quanto accaduto a livello di governo poco tempo fa, un amico mi telefonò dicendomi, " mi sembra la storia di Renzi contro Bersani". Questo non tanto per le due persone una più giovane l'altra meno o per le idee, ma piuttosto per la difficoltà di dover sconfiggere un sistema che nasce e viene modificato nel tempo per tutelare la dirigenza che governa in quel momento. Per questo, a maggior ragione mi ri-

tengo soddisfatto di essere arrivato vicino al risultato.

X'L: Ha vinto Sesti oppure ha trionfato il sistema politico e il gioco delle "carte" ovverosia delle deleghe.

MT: Ha vinto sicuramente il discorso delle deleghe, su questo non c'è dubbio. Nelle assemblee precedenti non ci sono stati così mai tanti voti presenti. Quando ho visto sul tabellone, alle elezioni dell'assemblea straordinaria, che erano presenti circa 14.000 voti in sala, ho pensato subito "l'obiettivo non lo abbiamo raggiunto". Successivamente invece, vedere di essere arrivato a 3.170 punti, ho detto: "ci è mancato poco". Comunque, per arrivare a 14.000 voti il sistema si è mosso per eseguire una raccolta di deleghe andando a prendere anche i voti di quei club che sono completamente disinteressati all'attività federale, e di questi Moto Club, ne esistono tanti. Il meccanismo del voto dove essere sicuramente cambiato e questo faceva parte del mio programma. Non si può pensare che è ancora possibile delegare un proprio voto a delle figure che poi in sala possono cambiare il loro pensiero.

X'L: A poche settimane dalla giornata elettiva si è candidato alla Presidenza il delegato delle Marche, Giuseppe Bartolucci portando a tre i pretendenti al vertice.

MT: Era una cosa che ci si aspettava, fa parte delle regole che vengono di anno in anno, studiate e costruite a tutela del sistema in carica. Di fatto non cambiava niente ma la differenza sostanziale che pochi conoscono è che, senza il terzo candidato , nell'ipotesi che il Presidente uscente non avesse raggiunto al primo turno il 70%, ci sarebbe stata una seconda votazione solo con me, quindi i moto club avrebbero potuto decidere in quel caso, se eleggermi

o se tornare a votare dopo due mesi. Essendo tre le candidature, al ballottaggio sarebbero andati comunque Sesti-Tognoli.

X'L: Il sistema di controllo informatico del voto con i "telecomandi" assegnati a ogni delegato con relativo numero di voti assegnati in base ai parametri elettorali stabiliti dallo statuto è sembrato dare la possibilità di ricondurre facilmente al voto espresso e da chi.

MT: Non voglio pensare male di questa cosa, voglio pensare che la macchina ha funzionato a dovere e che tutti i voti siano andati dove effettivamente i telecomandi gli dicevano di andare, non voglio assolutamente considerare che possa essere stata in qualche modo pilotata. Devo però anche sottolineare che probabilmente è venuto a mancare il requisito di segretezza, che nonostante quello che la Federazione dica, di fatto non c'era perché alla fine ogni telecomando era sicuramente riconducibile a chi lo aveva in mano, anche per il fatto del documento d'identità presentato da parte di chi ritirava il telecomando. Comunque, in base al telecomando "X" che aveva "Y" voti caricati, si poteva facilmente andare a vedere a chi era stato assegnato e quindi risalire a chi aveva dato i voti stesso.

X'L: Non pensi che possa aver limitato qualche scelta da parte di qualcuno che poteva magari cambiare voto proprio in virtù di una votazione in assoluta segretezza come avveniva con la classica scheda elettorale da imbucare nell'urna?

MC: Assolutamente si.
X'L: Un intervento durante l'assemblea ha sollevato grandi polemiche evidenziando probabili accordi presi a "tavolino" tra più Moto Club cosa che comunque sembra essere "prassi" in queste occasioni.
MT: L'intervento effettuato poco dopo l'elezione del Presidente e poco prima dell'elezione dei Consiglieri in quota nord da parte di Alessandro Lovati è stato sicuramente fuori luogo e lo ha dimostrato anche la risposta dell'assemblea elettiva che l'ha fortemente contestato. E' anche logico che una persona, nel voler difendere dei potenziali candidati, faccia un'attività di supporto che può essere quella propagandistica piuttosto che di qualsiasi altro genere, però nella sua funzione di Presidente del Comitato Regionale Lombardia, all'epoca dei fatti e appena rieletto in un

ruolo di peso nell'ambito della Federazione, andare a dichiarare che erano stati presi accordi con altri Presidenti di Comitati regionali e che hanno a loro volta il potere di influenzare nelle loro regioni l'elettorato da una parte o dall'altra, non è stato sicuramente un intervento qualificante, né per la persona né per l'assemblea e né tanto meno per la Federazione Motociclistica. Tanto è vero che lo stesso Lovati, probabilmente a mente più serena, soltanto qualche giorno dopo ha pensato di rassegnare le proprie dimissioni, probabilmente accorgendosi di non aver fatto una bella figura.

X'L: Avrai sentito di certo parlare dell'operato della F.M.I. nel corso degli ultimi anni. Nella velocità ci surclassano gli spagnoli da tempo, nell'enduro i francesi ci stanno massacrando, nel motocross, dopo Philippaerts e Cairoli sembra esserci il vuoto più assoluto. Sono arrivati più pareri e commenti positivi oppure il contrario.

MT: Se dovessimo trasformare le lamentele che ho sentito, in voti elettorali allora il Presidente uscente avrebbe dovuto prendere zero. Questo fenomeno lo tocchiamo con mano anche in quello che è la politica vera dei giorni nostri: se dovessimo trasformare il malcontento generale in voto, allora dovrebbero votare tutti Grillo, giusto per fare un esempio ricorrente in questo periodo, ma alla fine poi la gente vota sempre le stesse persone. Si pensa di cambiare, ma alla fine si decide sempre per dare fiducia "ancora una volta" sperando magari in un cambiamento. Questo è forse quello che è successo anche rispetto il consenso ricevuto da Sesti e alla fine non è cambiato nulla. Rispetto all'enorme mondo della politica, quella vera, nell'ambito FMI, penso che ci sia una particolare attenzione al voto e alle vicende federali solo da un numero troppo limitato di Club, mentre la maggioranza resta indifferente su chi prenda o meno la Presidenza. I moto club che si interessano alle attività della Federazione sono il 10-15% di quelli esistenti, gli altri sono meno interessati o addirittura indifferenti. Io penso che se non ci fosse la possibilità di delegare il voto, Sesti non sarebbe stato rieletto.

X'L: Cosa avresti realmente cambiato all'interno del sistema tecnico delle varie discipline per cercare di apportare novità e soprattutto per lavorare in funzione del raggiungimento di quei risultati che nel mondo delle moto sembrano in via di "estinzione"

MT: La cosa principale era, eliminare assolutamente tutti i Team Italia, e procedere alla crescita dei giovani campioni in maniera completamente differente. I campioni al motociclismo servono assolutamente. Max Biaggi, Valentino Rossi e Antonio Cairoli, alla Federazione servono, quindi vanno in qualche modo trovati e portati fino alla fine ma in modo differente di come si sta facendo ora. In un momento come questo, di crisi economica, i ragazzi che iniziano dovrebbero esser supportati economicamente. Teniamo conto che fino ad oggi i piloti, per venire a correre con il Team Italia, hanno sempre portato soldi e non presi. Quando vediamo nell'attività giovanile ragazzi che hanno la possibilità di emergere, dobbiamo cercare di inserirli in strutture tecniche già esistenti a livello nazionale che possono portarli avanti, ma senza Team Italia. Non mi risulta che in qualsiasi campionato sia iscritto il "Team Spagna" o il "Team Francia" o il "Team Inghilterra" Il Team Italia è l'unico esempio di un Team che rappresenta una Federazione in pista, cosa che ha anche un altro risvolto negativo.

Mette in difficoltà la nostra Federazione quando si deve parlare di regolamenti a livello di Federazione Internazionale perché si è in conflitto d'interessi, visto che siamo anche un Team che partecipa alle gare.
X'L: Il sistema operativo adottato dalla federazione Motociclistica, soprattutto riferito al mondo del motocross, sembra più puntato sul costruire un talento, piuttosto che sulla ricerca del talento stesso. Prendendo esempio dal calcio, lo sport che di talenti ne vede crescere molti e che fanno veramente la differenza, il talento non lo costruiscono, ma tutti sono costantemente alla ricerca di ragazzi che celano all'interno il talento, quello vero. Il nostro sistema, sceglie alcuni piloti, pochi eletti, sperando di costruirne dei talenti e con un sistema di scelta ancora non ben definito, cosa ne pensi?
MT: La domanda è abbastanza provocatoria, ma cela in essa gia la risposta. Oggi non c'è una regola per come viene scelto un pilota per capire se è veramente un talento, è tutto fatto in modo discrezionale, e questa è una cosa che và assolutamente evitata. Ad esempio, per scegliere i piloti partecipanti al trofeo KTM nel mondiale di velocità, i team vanno a eseguire dei test su di una pista e la classifica viene fatta in base ai tempi cronometrici e quindi in base ai meriti. Noi dovremmo fare la stessa cosa. Bisognerebbe effettuare una selezione dei ragazzini delle categorie minori, fare una prima cernita poi, portarli in un contesto unico, in base ad una valutazione fatta da tecnici, scegliere i primi quindici-venti o anche di più e seguirli per un periodo di tempo di almeno un anno, fino ad arrivare a trovare quello che potrebbe essere il campione del futuro. Sicuramente dobbiamo cercarlo il talento.

X'L: Marco Tognoli che si candida alla delegazione della Lombardia con Lovati dimissionario. Un "contentino" oppure un nuovo inizio in vista delle prossime elezioni

MT: Assolutamente la seconda ipotesi. Proprio perché un'esperienza fatta dall'interno aiuta a capire non solo i meccanismi elettorali ma anche gli ostacoli che si possono trovare e aiuta molto a farsi conoscere. Un conto è girare l'Italia dall'esterno come fatto fin d'ora, un altro è vivere le situazioni dall'interno per i prossimi quattro anni, facendomi conoscere e facendo una campagna elettorale basata su quelli che possono essere gli errori fatti dall'attuale dirigenza e presentandomi a Roma dicendo dove hanno sbagliato i dirigenti in carica, oppure dicendo quello che in realtà ho fatto di concreto. Questa è un'ottima opportunità che se si concretizza, e se riuscirò a sconfiggere un sistema meno forte di quello nazionale vincendo le elezioni come Presidente del comitato Lombardia, mi darà la possibilità di presentarmi a Roma fra quattro anni con dei risultati tangibili e non più solo con delle parole.

X'L: Il Presidente Sesti favorevole a questa tua candidatura, potrebbe essere un segnale positivo e ti potrebbe anche aprire le porte di una candidatura d'eccellenza alle prossime elezioni nazionali. Con Sesti contrario e una tua eventuale sconfitta anche alla delegazione Lombardia, vorrebbe dire la "fine" di Tognoli, in seno alla FMI.

MT: Proprio per questi motivi, penso che oggi Sesti non si "sbottoni", sicuramente cercherà di essere neutrale. So che ci sono persone che fanno pressione su di lui per far si che non appoggi la mia candidatura e altre per l'esatto contrario. Conosco esattamente qual è l'idea di Paolo Sesti sulla mia candidatura, ma la tengo per me, e penso di conoscere abbastanza bene quelli che possono essere i risvolti positivi e negativi per Paolo Sesti se io dovessi essere eletto. Io ritengo, dato che contro Paolo Sesti non ho nulla di personale e non sono mai andato in giro a fare una campagna elettorale contro la persona ma contro le idee e le impostazioni, che ci potrebbero essere quattro anni di ottima collaborazione. In questi quattro anni cercherò comunque nel frattempo di portare avanti, quelle che sono e che restano le mie convinzioni di necessità di cambiamento anche in ambito nazionale.

X'L: Che cosa pensi di fare per presentarti in maniera ottimale alla prossima assemblea elettiva in questi quattro anni che ci separano dal voto. Pensi che il sistema rimanga più "politico" e ti dedicherai ad affrontarlo come tale, o speri che a fare la differenza sia la pratica e cioè il cambiamento del sistema federale che sembra non funzionare più a dovere.

MT: Questo dipende molto dall'operato di questi quattro anni dell'attuale dirigenza. Se continua a fare le cose fatte fino ad oggi è chiaro che il malumore prenderà sempre più piede e quindi il sistema si indebolirà a causa del malumore esterno. Se invece la Federazione, in base all'esperienza già fatta nell'ultimo quadriennio, aggiusta il tiro là dove sa di aver sbagliato, il malumore calerebbe notevolmente e quindi la sua forza tornerà ad aumentare. Sarà un'elezione che avrà comunque bisogno di affrontare tutte e due le tematiche, sia quella politica che dipenderà molto anche dalla volontà dell'attuale dirigenza di cambiare il sistema di voto oppure no, che quella pratica. Personalmente continuerò a lottare in questi quattro anni per

l'abolizione delle deleghe, chi vorrà votare lo dovrà fare personalmente. Molto comunque dipende dal sistema elettorale, come la nostra politica del resto. Hanno parlato per un anno di cambiare la legge elettorale, ma noi cittadini italiani sapevamo già che si sarebbero rimbalzati la palla da una parte all'altra, e che la legge non sarebbe cambiata, restando tale l'opportunità, data ai soliti leader di partito , di comandare il paese. Ritornando al nostro caso, la legge elettorale della FMI, è quella legge che permette di andare a prendere le deleghe dai moto club

disinteressati, azione che naturalmente il sistema, lavorando dall'interno può fare molto più agevolmente rispetto a chi arriva da fuori il sistema stesso.

X'L: In ultimo, dopo aver valutato molti degli aspetti della tua candidatura e di tutto quello che ne è scaturito, Marco Tognoli, sembra intenzionato a tirare dritto fino alla prossima elezione nazionale per ricandidarsi ancora. Ne sei convinto?

MT: Assolutamente si.

GRAFICA: LUCIO BUSELI

PBR SEMPRE PROTAGONISTA

Le competizioni fanno parte del DNA dell'azienda di Osteria Grande, che produce ingranaggi ed accessori per tutti i tipi di moto, e distribuisce le prestigiose catene giapponesi EK. Il fantastico palmares di vittorie si arricchisce di anno in anno e nel 2012 sono arrivati altri due allori mondiali, uno nella Coppa FIM Superstock 1000 con Sylvain Barrier del team BMW Motorrad Italia e l'altro nel motocross femminile con Chiara Fontanesi su Yamaha, che oltre a dominare il mondiale ha fatto suo anche il titolo Italiano. La presenza a 360° di PBR nelle corse è da sempre un indispensabile banco di prova per nuovi materiali, lavorazioni e trattamenti che vanno poi a migliorare la produzione dedicata alla serie e all'after market. Per questo PBR da diversi anni supporta in Moto GP il team LCR Honda che con il promettente pilota tedesco Stefan Bradl si è fregiato del titolo di Rookie of The Year. Sempre nel massimo campionato la nuova collaborazione con il Team Gresini Racing ha portato alla conquista del quinto posto finale da parte di Alvaro Bautista (due podi all'attivo) e la vittoria di Michele Pirro nella categoria CRT in occasione dell'ultimo round di Valencia. Sempre in sinergia con la squadra diretta dall'ex iridato Fausto Gresini, sono arrivati ottimi risultati anche dalla Moto 3 con l'esordiente Niccolò Antonelli in pista con la FTR Honda , equipaggiata con lo speciale kit(corona pignone catena EK) adottato anche in Moto 2 dai migliori team fra cui spicca la squadra di Aspar Martinez. In Superbike è continuato il rapporto con il team Althea, squadra Campione del Mondo 2011 con Carlos Checa e protagonista anche con il rookie Davide Giu gliano, e quello con BMW Motorrad Italia che ha schierato Michel Fabrizio ed Ayrton Badovini. Nel motocross la sponsorizzazione del team Ricci Racing Husqvarna, ha portato la vittoria con Alessandro Lupino degli Internazionali d'Italia e ha visto l'utilizzo nel mondiale MX 2 dei manubri PBR in ergal. Ancora a livello Italiano il nuovo Team Jtech Racing con Alessandro Battig si è aggiudicato il Campionato Italiano Elite classe MX2. In fine il grande successo riscontrato con la presenza ad EICMA di PBR ,ha confermato la qualità di un'azienda che da oltre quarant'anni produce eccellenza.

P.B.R.Sprockets S.r.l.
Via Campania, 19
Osteria Grande (BO)
Tel: 051.946746
Fax: 051.946875
E-mail: info@pbr.it
www.pbr.it

ACERBIS

MAGLIA IMPACT

TAGLIE: S • M • L XL • XXL
MATERIALI: poliestere 190 gr. con presenza di un nuovo tessuto in jacquard personalizzato con logo ACERBIS
PROTEZIONI: imbottitura nella zona dei gomiti
ADATTABILITÀ: taglio precurvato. Il comfort è garantito dagli inserti in materiale elasticizzato. Taglio raglan che previene da fastidiose cuciture sulla spalla. Inserti in mesh sui fianchi e nella zona i nterna del gomito. Elastici posizionati nella zona del collo
DETTAGLI: stampe sublimate, morbido e leggero logo ACERBIS in materiale gommato posizionato nella parte anteriore. Colletto interno posteriore con inserto tergisudore personalizzato.
COLORI: orange / blue / red / black
PREZZO: € 49,95

PANTALONI IMPACT

TAGLIE: 28 • 30 • 32 34 • 36• 38
ESTERNO: poliestere 600D e seduta rinforzata con inserti in nylon 500D. Rinforzi nella zona interna del ginocchio per aumentare la resistenza alle abrasioni e al calore: ginocchio sinistro in Kevlar Armortex® e ginocchio destro in Schoeller Kevlar® 13659 e gomma vulcanizzata
INTERNO: fodera interna in rete di poliestere fino al ginocchio per una perfetta ventilazione
PROTEZIONI: inserti foam nella parte anteriore del ginocchio. Calzata studiata per l'utilizzo della ginocchiera ortopedica
CHIUSURA: cerniera pressofusa estremamente leggera ma resistente. Pannello superiore con chiusura a clip e bottone. Presenza di doppia regolazione ai fianchi con fettuccia e velcro.
ADATTABILITÀ: taglio precurvato per seguire la posizione del pilota. Inserti in materiale elasticizzato nella zona della seduta, sopra il ginocchio, all'altezza del polpaccio e nella parte posteriore
DETTAGLI: stampe sublimate. Inserti in tessuto traforato nella zone strategiche per aumentare la ventilazione. Nella parte posteriore doppio pannello, interno con inserto elasticizzato e parte esterna con patch in gomma morbida per una maggiore protezione.
Estremamente leggero. Solo 950 gr. (riferimento alla taglia 32). Realizzato con 60 pannelli di taglio e 11 materiali differenti. Idrorepellente
COLORI: orange / blue / red / black
PREZZO: € 179,95

BLACKBIRD RACING PRESENTA LA SUA MARCIA IN PIÙ.

Nel pieno rispetto della filosofia aziendale, al passo con i tempi e sempre in cerca di ampliare il raggio di azione nel mondo del fuoristrada, Blackbird Racing ha creato la sua prima applicazione per iPhone e iPad. Completamente gratuita e scaricabile da iTunes, questa APP permette la rapida consultazione di tutti i risultati e delle classifiche aggiornate del campionato mondiale motocross MX1-MX2 e del campionato mondiale enduro. Sempre attraverso l'applicazione, è possibile consultare il catalogo on-line di tutti i prodotti Blackbird Racing e scegliere la grafica più accattivante, per personalizzare la propria moto e acquistarla direttamente. Info su www.blackbirdracing.com

HZ GOGGLES

HZ Goggles sugli scudi
Inizio di stagione a pieno ritmo per i colori di HZ Goggles che si appresta ad affrontare il 2013 con una scuderia di piloti di primordine. Il marchio veneto, che sposa la causa del "Made in Italy", sarà rappresentato in pista da un nutrito e titolato gruppo di piloti. Nella classe regina del motocross, la MX1, saranno Ken De Dycker (KTM Factory - Red Bull), Rui Goncalves (KTM - Ice One) e Sebastien Pourcel (Yamaha – JK) a portare in gara le maschere "Made in Jesolo" mentre nella MX2 si schiererà dietro i cancelli di partenza del challenge iridato, Giacomo del Segato (KTM – Marchetti). Nel torneo continentale, ovvero il campionato europeo MX2, Simone Zecchina (Honda – Massignani) sarà il portacolori HZ Goggles impegnato in gara mentre, il plurititolato Felice Compagnone (Suzuki) e Giovanni Bertuccelli (Honda) si schiereranno rispettivamente nel campionato italiano MX1 e MX2. Nel Supercross toccherà al francese Christophe Martin, usare i prodotti HZ Goggles e inoltre, nel campionato del mondo enduro, Christophe Nambotin (KTM Factory), Campione del Mondo della E3 e il campione del mondo Junior Giacomo Redondi (KTM – Iron) saranno i testimonial ufficiali del marchio italiano. Buona visione con HZ Goggles!

DA SIDI, IL NUOVO CROSS FIRE 2 SRS

Lo stivale portato in gara dal sei volte campione del mondo tony cairoli si rinnova. Materiali di primordine e processi produttivi che utilizzano nuove tecnologie, assicurano la massima qualità a un prodotto testato e sviluppato sui campi di gara di tutto il mondo.

Taglie 40 - 41 - 42 - 43 - 44 - 45 - 46 - 47 - 48

Materiale/tomaia - Thecnomicro

Fodera - foderato con maglina air trattata con il proteggi tessuti teflon e cambrelle

Suola - suola srs – sistema di suola sostituibile compatibile con suola E1 per enduro e suola sms per il motard

Tecnologia
- Frontale sostituibile
- Leve micrometriche con memoria di regolazione e sostituibili
- Doppio flex system
- Gambale regolabile a seconda della circonferenza del polpaccio
- Nuova regolazione tra il paramarmitta ed il frontale per allargare ulteriormente la circonferenza dello stivale sul polpaccio
- Inserto zona metatarso interno e sostituibile
- Rinforzo in plastica sulla parte anteriore del piede
- Tallone rigido, resistente agli urti, anatomico e sagomato
- Gambale interamente assemblato tramite viti senza cuciture e sostituibile
- Sottopiede in nylon con plantare removibile

Per informazioni:
Sidi sport s.R.L.
Via dei rizzi, 2 a - 31010 maser - tv (italy)
Phone + 39 0423 9241 ra. - Fax + 39 0423 924101
Sidisport.Com - sidisport@sidisport.Com

MOTOCROSS
2012
FOTO E STORIE
Stefano Taglioni
Enzo Tempestini